

— 議事概要 —

■議題1 第4回検討会における委員意見について

○ 意見なし

■議題2 中間とりまとめ（案）の審議

発言者	発言内容
I. 資料3-1 中間とりまとめ（概要）	
（1）検査対象装置について	
伊藤委員 （交通研）	エアバッグはOBDを活用した検査の対象としないのか。
事務局	エアバッグに限らずライトやシートベルト等、対象候補装置は他にもあるが、いたずらに対象装置を増やすとユーザーの負担増につながるほか、現行の車検手法との重複が出る。まずは、現行の車検手法では確認ができず、かつ誤作動した際に安全や環境への影響が大きい装置を第一段階として対象としたい。
（2）OBD検査の周知について	
長谷川委員 （JAIA）	OBD検査導入後に、車検に合格したけれども誤作動したというユーザーから苦情が出ることが懸念される。先進技術であっても誤認識や誤作動が発生する可能性についても周知して頂きたい。
審査・リコール課	ユーザーへの周知の必要性はご指摘のとおり。なお、先日、衝突被害軽減ブレーキの不作動に関する啓発ビデオを公開したが、不作動の事例を映像で示すと、特定の車両に不作動や不具合のイメージがつくおそれがあるとの指摘が自動車メーカー側からあり選定に苦慮した。今後は、JAIAにもご協力頂きたい。
（3）諸外国の状況について	
JAIAオブザーバー	ドイツ本国にヒアリングしたところ、欧州自動車工業会（ASEA）は、DTCは整備工場の参考情報に過ぎず検査の合否判定には適さないとの立場を固めた由。現在、あるインターフェースを介して車両のコントロールユニットに直接アクセスし、その応答からECUが正常に作動しているかを判断するISOを策定中であり、これは来年には完成し将来UN規則化される見込み。ドイツではOBDを用いた検査は開始されているが特定DTCは用いないことから、本検討の議論内容と現在ドイツで策定中のISOが異なるということに留意が必要。

発言者	発言内容
事務局	<p>欧州の状況については当局より情報提供頂いているが、欧州自動車工業会のポジションは承知していなかった。ISO 20730 の内容や現在策定中である旨は承知しているが、スケジュールは早くても 2018～2019 年に規格化され、UN 規則化には更に数年かかると考えている。</p> <p>更に、ISO 20730 の内容は車検のみならず、型式認定にも踏み込んだものになる可能性があるほか、日本での導入にあたっては適用可能性の検証など、導入可能性や時間を要することが懸念される。国際的により良いものが策定されれば、導入できる点については取り入れたいが、現状の課題として、自動ブレーキシステムをはじめとする先進技術に対して、一刻も早くユーザー負担が大きくなる形では導入したいという思いがある。</p>
II. 資料 3 - 2 中間とりまとめ (本文)	
(1) 諸外国における OBD を活用した検査の導入・準備状況 (11 ページ)	
事務局	11 ページに追記した部分について事実誤認等ないか確認頂きたい。
伊藤委員 (交通研) 長谷川委員 (JAIA)	<p>問題ない。</p> <p>(※後刻、JAIA より表現の修正意見があり、これを採用した。)</p>
(2) OBD 検査の対象の考え方 (13 ページ)	
高橋委員 (自工会)	<p>自工会としては以下の二点についてご議論頂きたい。</p> <p>一点目は、オプションでつけた装置であるにも関わらず検査対象であることについてユーザーから整備工場へ苦情があることが想定されるため、ユーザーへの周知・説明を様々な観点から進めていくべきであると触れて頂きたい。</p> <p>二点目は、中古車を購入した場合等、ユーザーの意に反して設置されている装置、または全く使用しない装備が故障した場合に、何か選択肢があった方が良く考える。例えば、当該装置は使えない・使わないということが前提であれば、例え if fitted 基準がある装置でもユーザーが (当該装置、機能の使用を) 放棄したとして、ソフトウェアあるいはハードウェアの対応をもって車両が当該機能を使用できない状態であれば、(検査対象外とする等) 考慮することはできないか。この点について主張するユーザーが出てくる可能性が考えられる。</p>

発言者	発言内容
事務局	ユーザーの立場に立てば、ご指摘いただいた点はもったもである。周知・説明が重要であるという点については記述する。また、If fittedの解釈については、機能そのものを使用不可とした場合は機能が搭載されていないとみなすことが自然であるので、ユーザーに選択肢を提示することは重要だと考えるが、委員のご意見を伺いたい。
審査・リコール課	使用不可とした場合に、DTCが検出されないような設定は可能か。
自工会オブザーバー	例えば（特定DTCを検知する）診断機能を無効化するというオプションをソフトウェアに付加し、ソフトウェア上で検出/不検出が切り替えられるようあらかじめ設計しておくことが必要となると考える。
板崎委員（機構）	当該機能が全く機能しないということが外観上明らかであればいいが、正規に機能不可としているのか、（検査対象外とするために）機能不可と設定されているか判断が難しいとなれば、検査の実行が難しくなると考える。
技術政策課	ご指摘があった通り、仕組みを考えていくことが重要であると考え。ソフトウェア/ハードウェア上での検出/不検出の切り替え等、今後検討していく事項について、技術面でサポート頂きたい。
山田委員	機能を使用不可とした場合のドライバーへの周知について、例えばインジケータで常に使用不可と示すのか、あるいは特に何も示さないのか、ご意見を伺いたい。
高橋委員（自工会）	具体的な方法は今後の検討となるが、何らかの表示をするということを検討したい。使用不可措置をしたユーザーは使用不可であるという認識があるため問題はないが、中古等他者の手に渡った際にどのように周知するのかについて考える必要がある。
（3）OBD 検査の対象とする装置（14 ページ）	
高橋委員（自工会）	③自動運転技術での記述において、他の装置における考え方と同様に、法制化される技術を OBD 検査の対象とすることに異論はない。
（4）OBD 検査の開始時期（15 ページ）	
事務局	OBD 検査適用日は、今後実施する専門家ワーキング及び実証実験の結果を踏まえ最終的な日程検討が可能であると自工会から意見を頂いており、中間とりまとめでは引き続きカッコを残しておきたいが意見を伺いたい。

発言者	発言内容
高橋委員 (自工会)	現在提示されている時期に適用可能か確認を行っている。可能であれば、現行のままカッコつきとし、最終とりまとめ段階までに決定するとして頂きたい。
事務局	ご提案の通りにしたい。最終とりまとめは今秋を予定しているが、その間、検討会も実施予定でありできるだけ早い段階で決定したい。
(5) 安全関係の OBD の定義 (21 ページ)	
高橋委員 (自工会)	安全関係の OBD の定義について、車両毎の条件や積みあがってくる情報についてフィージビリティスタディを実施・検討し決定したい。
事務局	ご提案について承知した。今夏に検討会を実施予定であるので、判明次第ご教示頂きたい。
後藤委員 (機工協)	現段階では当該記述で問題ないと思うが、排出ガス対策装置関係では一定条件を満たさないと機能が判定できないためレディネスコードがあるように、将来の発展性も考えて安全装置についても同様の考え方を導入しても良いのでは。安全に関するレディネスコードのようなものを設定し、車検においても確認することによって走行状態における DTC も確認できるのでは。
事務局	ご指摘の通りだと思うが、安全に関するレディネスコードを設計する場合、検査のやり方の範疇を超えた議論となるため留意が必要。国際的な議論の場において、問題の共有から国際基準化を中長期的に目指したい。問題提起頂いた点に関しては、今後の検討課題と留意事項に記したいと思うが、自工会の意見を伺いたい。
高橋委員 (自工会)	実態を明らかにした後に課題が出てくると考えるため、具体的な記述はフィージビリティスタディによって明らかにしてから考えた方がいいと考える。
事務局	承知した。21 ページのカッコ書きを確定する段階で将来の話もどこまで記述できるか検討したい。なお、後藤委員がご指摘の点については、20 ページに安全関係の OBD にはレディネスコードがない旨を問題として提示している。
事務局	ご指摘を踏まえ、事務局で資料を微修正し再度照会させて頂いた後に、なるべく早い時期に国交省よりプレスリリース等を行いたい。
(6) OBD 検査制度の周知	

発言者	発言内容
長谷川委員 (JAIA)	車検は、保安基準に基づき、運転に際して装着されていなければいけない装置が機能するか確認するものだが、運転支援システムについてはユーザーが搭載するか選択できる装置、もしくは購入時にあらかじめ設定されておりユーザー自身でスイッチのオン/オフができない装置という性質の異なるものが含まれている。 車両に搭載された機能が安全に使用できるかという観点から OBD 検査で確認をする旨をユーザーにきちんと周知して頂きたい。
事務局	おっしゃる通り。そもそも保安基準上設置が義務付けられていないオプション装置が未使用であっても車検が不合格となると、ユーザーがどう考えるかは想像できる。このため、ユーザーへの説明に加え、使用しない装置であれば使用を放棄する権利を付与する必要があると考える。使用しない装置の故障によって車検が不合格となるような事態は避けるように制度設計していきたい。保安基準が未策定である先進的オプション装置はそもそも検査対象外であることは申し添えたい。
事務局	ユーザーの立場からすると、当該機能が働いているかわからないことが問題点としてあると思う。一方で、当該機能が働いているか否か第三者が客観的に判断し伝えることは非常に重要であると考え。ご指摘を踏まえ、検査結果についてどのような形で受検者に伝えるのかについてもあわせて議論していきたい。

■議題3 今後の進め方（案）

発言者	発言内容
I. 資料4	「特定 DTC」情報の取扱い等に係る検証実験の進め方について（案）
伊藤委員 (交通研)	「4. 指定整備工場における検査について想定される運用面等の課題の洗い出し」において、主な実施者として認証工場についても対応を考えた方がいいのではないかと考える。
事務局	ここでは検査の関係者をあげており、認証工場はあくまでも受検者という立場である。検査制度が円滑に運用可能か確かめたいという意図であり、決して認証工場の参画を妨げるものではないが、日整連、日車協連のご意見を伺いたい。
高橋委員 (日整連)	今回、検査という前提でいくと、民間車検場である指定自動車整備工場が主となると考えるため、まずは指定自動車整備工場から取り組みを開始してはどうか。

発言者	発言内容
山元委員 (日車協連)	我々の立場から申し上げますと、事故の修理が主であるので、検査制度をどのように説明していくか、認証を持たない工場に対してどのように説明していくかが課題となると考える。
事務局	事故車の修理、認証工場における整備の課題についても別途検討する必要性を感じており、自動車整備技術の高度化検討会において検討したい。中間とりまとめ後、整備工場等で検討準備がされることと考えるが、ご心配な点は国交省に問い合わせ頂きたい。
藤原委員 (自機工)	「2.「特定 DTC」情報の格納・管理」の模擬データベースに格納する検証について、スキャンツールで読み取った DTC をデータベースと照合し検査するという形になると考えるが、ツールメーカーとしても主な実施者として参加させて頂きたい。
事務局	ご指摘の通り参加頂きたい。また、機工協のご意向をお聞かせ頂きたい。
後藤委員 (機工協)	持ち帰って検討させて頂きたい。
高橋委員 (自工会)	「1.「特定 DTC」情報の提出」で、「各社の代表的な 1 形式」とあるが、特に大型車については確認が必要であるため、最終的に調整、決定する機会を頂きたい。
事務局	承知した。本項においては各自動車メーカーに発生する負担について確認したいという目的もあるため、選定も含めて意向を尊重したい。
II. 資料 5 自動車検査場における OBD 検査に関する実証実験について	
長谷川委員 (JAIA)	検査時間はスキャンツールでの読み取り時間を計測していると思うが、仮に特定 DTC 情報があれば、自動車の中に記録されている特定 DTC だけを読み取ることは物理的に可能か。輸入業者の整備士は、全てのコントロールユニットにアクセスし、車両に記録されている DTC 全てを読み込み故障診断するため、コントロールユニットや入力されているコードの数によって読み込み時間が増える。全てを読み込んだ上で特定 DTC を判断するロジックなのか。
板崎委員 (機構)	実験では汎用スキャンツールを使用しており、実際に検査で使用する際には、より機能が充実したものが使用できると考えている。ECU 全てにアクセスする方法、特定 DTC に関係する ECU のみにアクセスする方法等、様々な方法が考えられる。

発言者	発言内容
事務局	自動車メーカーから特定 DTC を提出して頂く際に、どの ECU に搭載されているのかもあわせて提出頂けると時間の短縮が可能となると考えるが、本日の審議内容ではないため次回検討会あるいはワーキングでご意見を頂戴したい。
自工会オブザーバー	ひとつの ECU から特定 DTC のみを選別させて読み込むことは設計を変更しない限り不可能であり、現実的には他の DTC と一緒に読み込まれるという形になると考える。 8 ページの円グラフで示しているように 1 台当たりのタクトタイムは決められていると思うが、OBD 情報読み取り時間や検査時間の目標値をどこに設定しているか。
板崎委員 (機構)	必要に応じて時間がかかるということは仕方ないが、一般的に 10 分超えるとなると難しいため数分程度としたい。今後、実証実験結果を踏まえて検討していく事項だと考える。
事務局	車検場がパンクするような制度では実効性がないので、現在の時間＋数分程度としたい。そのためには、提出頂く情報やツールの開発とともに、合理的な負担軽減策もあわせて検討し、整備工場及びユーザーの負担が大きくなる制度設計を考えたい。
Ⅲ. 資料 6 今後のスケジュール (案)	
JAIA オブザーバー	OBD 検査対象装置の使用をユーザーの意向で放棄したとして、当該装置がリコール対象となった場合、このケースではリコール対象となるのか。
事務局	ケースバイケースであり、装置の無効化の方法によっても異なると考えられる。今後の論点として承った。

以上